



TITLE:

老齡船の運用とその處分

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 老齡船の運用とその處分. 經濟論叢 1928, 27(4): 522-546

ISSUE DATE:

1928-10-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/129680>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號四第

卷七十二第

行發日一月十年三和昭

論叢

財産より生ずる無形所得の課税

法學博士

神戸 正雄

形式社會學概念

文學博士

米田 庄太郎

租税負擔及び經費の國際比較

經濟學博士

汐見 三郎

時論

老齡船の運用とその處分

經濟學博士

小島 昌太郎

說苑

明治初年に於ける大阪通商會社

經濟學士

菅野 和太郎

學と實踐

經濟學士

福井 孝治

雜錄

大阪の文化と造幣局

經濟學博士

本庄 榮治郎

私營質屋業の概況

經濟學士

楠見 一正

大阪市の人口増加に就て

經濟學士

武田 長太郎

法令

鐵夫勞役扶助規則中改正

時論

老齡船の運用とその處分

小島 昌太郎

一

我海運界に於ける現下の重要問題の一つは、老齡船の運用若しくはその處分に關する事柄である。即ち、今日、海運界の不況甚だしく船腹の過剩夥しく、運賃下落の著しいときにあたつて、費用の比較的多く嵩む老齡船は、その所有者にとつて、損失の累積する持て剩しものであると共に、一般の海運界特に不定期船事業一般にとつて、その不況を更に深刻化せしむるものである。だから、この老齡船問題といふものは、どの海運國に於ても難問題となつて居るものであるが、特に我國や、伊太利や、諸威のやうな、海運國といつても、殊に不定期船事業を以てその海運構成の主要部をなす國に於ては、單に海運界だけの問題ではなく、實に國家的問題となつて居るの

である。

我國に於ても、既に度々老齡船問題は論議せられた。最近に至つて、新聞紙の報する所によると、この老齡船を多く抱へて苦んで居る我が不定期船主は、繫船同盟、共同配船といったものを計畫して居るといふことである。今、その報道のまゝを掲げると、——東京船主會は、今回大略次の如き共同配船の案を立案し、目下小樽函館横濱大阪神戸門司などの船主會に通達賛同を求めてゐる。これによると共同配船の出来る社外船は、近海にある約二百萬噸中約百七十萬噸（三百隻）とし、内五割を繫船し、残りの五割の共同配船を行ひ、一種の共同配船事務所を設立して、これが指揮に委ね、繫船船主には配船船主から、一定の繫船料を分與せんとするもので、これにより（一）崩落せる運賃の引上げ、（二）保険料負擔の輕減（繫船すれば三分の二の保険料が戻る）、（三）乗組員の減員と賃銀負擔額の減少、（運輸中は三四十名を要するも繫船すれば五名にて足る）などの目的を達せんとするものである。これに對しては、郵商兩社のごとき定期船主も双手を擧げて賛成してゐるが、しかしこれに對しては先づ第一に影響を受ける荷主や海員、保險會社などは必然反對するものと見られ、他面船主中には利を見れば共同動作を容易に破棄して顧みざるものさへあることゝて、實現までには少からず曲折を経るものと見られてゐる。——

私は、かくの如き案は、たゞに、その實現までに、少からざる曲折があるばかりでなく、縦ひ

一時は實現しても、かゝる繋船同盟は決して永續性のあるものではなく、外國船が日本近海に配船せらるゝやうになれば直ちに崩解するものと信ずるものである。

併し、その理由は後段に述ぶることゝして、私は、かゝる船腹過剰を惹起し、繋船同盟、共同配船などを計畫せねばならぬやうな形勢をつくつたもとは、老齡船の増加にあると信ずるから、こゝに先づ、この老齡船なるものゝ我海運に於ける地位を研究して置かうと思ふ。

二

普通に老齡船と認められて居るものは、船齡二十五年以上のものである。今、ロイズ船級組合の一九二七—二八年船名録に載する所の統計によると、我日本は、商船の所屬總數は二千三十五隻、四百〇三萬三千三百〇四噸であつて、船齡二十五年以上のものは、三百二十八隻、八十九萬九千九百〇九噸である。即ち、謂はゆる老齡船は、總商船に對し、隻數に於て一割六歩一厘に當り、噸數に於て二割二歩二厘に當る譯である。

比較參考のため、世界全體及び主要海運國の商船を船齡別に從ひその隻數と噸數とを前述のロイズ船名録一九二七—八年¹⁾に從ひ示せば、次の如くである。この船名録には一〇〇噸以上のものから載せて居るから、こゝにも、そのまゝで示すことゝした。

1) Lloyd's Register of Shipping

船齡別所屬船舶隻數表

	五年以下	五年及び 十年以下	十年及び 十五年以下	十五年及び 二十年以下	二十年及び 廿五年以下	廿五年及び それ以上	合 計
日 本	一七三	七七一	三〇三	一五二	二〇八	三二八	二、〇三五
英 本 國	一、一〇六	一、七一七	一、三九六	一、〇一九	一、〇〇〇	一、五八二	七、八二〇
亞 米 利 加	一二八	一、七七〇	三〇一	二一〇	二〇〇	四二九	三、〇三八
佛 蘭 西	一〇四	四三八	二一三	二二三	二一〇	三三七	一、五二五
獨 逸	三〇二	五七四	二二三	二二三	二二九	三九〇	一、九五一
伊 太 利	一一六	二二〇	九四	一二三	一五〇	四二九	一、一三二
諸 威	二四二	四五七	二四九	二四一	二〇二	三八六	一、七七七
世 界 總 計	二、九八二	七、七三〇	三、八九三	三、三九七	三、五三〇	七、四三五	二八、九六七

船齡別所屬船舶噸數表

	五年以下	五年及び 十年以下	十年及び 十五年以下	十五年及び 二十年以下	二十年及び 廿五年以下	廿五年及び それ以上	合 計
日 本	103,185	1,251,094	510,567	307,561	348,527	899,696	4,031,102

英 本 國	三、九四、三六	五、六九、七四	三、三五、九〇	二、四三、二六	一、九三、二九	一、七五、五三	二、一七、〇元
亞 米 利 加	三三、六二〇	八、二四、六五	一、三四、八三	四六、九七	四九、一五	六五、〇九	二、一七、〇元
佛 蘭 西	五七、七八	一、二七、三七	五三、六四	四三、五九	四六、七四	四四、七七	三、六二、六九
獨 逸	八七、三二	一、二四、七〇	三九、六九	二七、三三	三〇、三三	四九、五九	三、三〇、四九
伊 太 利	六六、九〇	七六、四九	二八、五一	三三、〇四	四八、四三	九七、四五	三、三九、五三
諸 威	五八、八四	八八、六二	四三、九八	三五、〇〇	三〇、二九	三三、六五	二、八〇、五三
世 界 總 計	八、八七、三七	三、三三、八九	八、三六、六六	六、六八、〇五	六、七四、八四	九、四八、三九	三、三六、〇三

右の二表によると、謂はゆる老齡船を隻數から言つても、最も多くもつて居

所屬全商船に對する船齡二十五年以上の船舶の隻數割合及び噸數割合	
日 本 英 本 國 亞 米 利 加 佛 蘭 西 獨 逸 伊 太 利 諸 威 世 界 總 計	隻 數

るものは、英吉利であつて、その次は亞米利加であり、我日本は、隻數から見ても噸數から見ても第三位にある。併し、それは絶對數についての觀察である。これを所屬全商船の隻數及び噸數に比較して觀察すると、日本は、前に言つたやうに、隻數に於て所屬全商船に對して一割六歩一厘に當り、こゝに列舉した七ヶ國の中に於ては、第六位であつて、この點に於ては、各海運國との比較觀察上老齡船が多過

ぎると言ふ状態でもない。併し、所屬全商船の噸數に對する老齡船の割合は、日本は伊太利に次ぐ所の第二位であつて、即ち、全噸數の二割二步三厘に當るものが船齡二十五年以上のものである。これを、一覽表を以て示せば、前頁に掲ぐるが如くである。

三

所屬全商船噸數に對する老齡船噸數の歩合は、亞米利加の五步八厘、英吉利の九步一厘、諾威の一割一步五厘に比べて、日本は、二割二步三厘といふ高率を示して居る。噸數の上から言へば、日本は確かに各海運國との比較觀察上、老齡船が多過ぎる状態を呈して居る。日本の老齡船が、隻數の割合に於ては、左程大なる歩合を占めないのに、噸數の上から云へば、大なる歩合を占めるといふことは、日本に於ては、比較的型の大きい方の船に老齡船が多いといふことを示すものである。英吉利の如きは、老齡船の隻數は全商船の二割〇二厘であるのに、噸數に於ては僅かに九步一厘といふ數を示すのは、老齡船が型の小さい船に多いことを現はすもので、現に統計表に見はれて居る所によると、老齡船總隻數一、五八二のうち一、〇五六は五百噸未満であり、一六〇は五百噸乃至一千噸である。だから、一千噸以上の老齡船は僅に三百六十六隻に過ぎない。かゝる次第であるから、問題とするに足る所の老齡船が、果して多いかどうかを、各國比較について見やうとすれば、一千噸未満を除外して觀察せねばならぬ。そこでこゝに一千噸未満を除き

たる範圍内で全商船に對する、二十五年以上の船舶の隻數について、一覽表を作成すると次の如くなる。

一千噸未満を除きたる船舶二十五年以上 商船隻數の全商船隻數に對する割合		比 率	
		全商船隻數	船齡二十五年 以上の商船隻數
日 本	一三七	一、〇〇九	一三・五%
英 吉 利	三六六	三、六九一	九・九%
亞 米 利 加	一六五	二、二二六	七・四%
佛 蘭 西	一二一	七四九	一六・一%
獨 逸	一二八	七二四	一七・六%
伊 太 利	二六一	七〇八	三六・八%
諸 威	一〇一	八八一	一一・四%
世 界 總 計	二、七八四	一四、三七六	一九・三%

一千噸未満を除きたる範圍内に於ては、日本の老齡船の全商船に對する割合は英、米、諾の次に位する所の第四位であつて、世界全數の比率と比べても、尙ほそれより下位にあり、總括的觀

察に於ては、各海運國との相對的關係に於て老齡船が多過ぎるといふ状態にあるものと言へないやうである。然らば、何故に、我國に老齡船問題があるのか。これを知るがためには、更に進んで、我商船の船齡と船型との關係を見なければならぬ。ロイツ船名録によると日本の老齡船の船型別は次の如くになつて居る。

日本に於ける船齡二十五年以上の船舶		
噸數別	隻數	噸數
一〇〇—	一一七	二六、〇八二
五〇〇—	四四	三二、五一八
一、〇〇〇—	六六	一〇三、五四〇
二、〇〇〇—	一三九	三九八、五八四
四、〇〇〇—	五〇	二五三、八〇五
六、〇〇〇—	一〇	六一、七八〇
八、〇〇〇—	—	—
一〇、〇〇〇—	—	—
一〇、〇〇〇—	二	二三、六〇〇
一五、〇〇〇—	—	—
合 計	三二八	八九九、九〇九

これによると、日本では、

二千噸乃至四千噸型のものが老齡船の中で一番多い。かくの如きは海運國のうちでは、日本と伊太利とだけであつて他の諸國に於ては、老齡船の最も多いのは五〇〇噸未満の沿岸航路船であつて、その次が一千噸未満の小型船であり、以下次第に船型の大きくなるに従つて、老齡船の數が

少くなつて居るのである。即ち次表の如くである。

船齡二十五年以上商船の船型別隻數

噸數別	日 本	英吉利	亞米利加	佛蘭西	獨逸	伊太利	諸 威	世界總數
一〇〇—	一七	一、〇五六	二〇三	一八九	一五九	一〇〇	二二九	三、六二三
五〇〇—	四四	一六〇	六一	二七	一〇六	六八	五六	一、〇二八
一、〇〇〇—	六六	一一四	四八	四四	五六	七四	五五	一、一二八
二、〇〇〇—	一三九	一二二	七七	四七	五〇	一一七	三三	一、一一九
四、〇〇〇—	五〇	六六	二二	二一	一五	五〇	一〇	三八五
六、〇〇〇—	一〇	三八	七	七	二	一四	二	九四
八、〇〇〇—		一〇	七		一	六	一	二八
一〇、〇〇〇—	二	一五	三	二	一			二八
一五、〇〇〇—			一					一
二〇、〇〇〇以上								一
合 計	三二八	一、五八二	四二九	三三七	三九〇	四二九	三八六	七、四三五

この表によつて見ると、日本と伊太利とは二千噸乃至四千噸型の船に於て、老齡船が最も多

い。そして他の海運國と比べて見ると、この型の船に於て老齡船が格別に多いといふ點に於て著しい現象を呈して居る。これが我國に老齡船問題の起るゆゑんである。

我國と伊太利とが他の海運國と比較して二千噸乃至四千噸型の船に老齡船が特に多いといふことは、何等の歴史的沿革のある譯のものではない。歐洲大戰後に、他の海運國の船主が手離したこの型の老齡船を、我國と伊太利との船主が輸入して、そしてその運用が行きつまり、これを背負込んだ形になつたもので、その原因は兩國とも見込違ひの輸入にある。伊太利のことはともかくとして、以下我國に關して述ぶるであらう。

四

歐洲大戰後、海運界は急激に或る點まで不況に陥り、それから徐々に不況が深刻となつた。我國に老齡船の輸入が目立つやうになつたのは、最初に急激に不況が來て一時小康を保つたときで、今日から言へば、それから更に不況が徐々として深刻を加へたものであつた。

神戸海運集会所の發表する所によつて調査して見ると、昭和三年に於て船齡二十五年を超ゆる船舶が大正十一年以後輸入せられたものは、次の表の如くである。これには、勿論、解撤船を含めて居ない。

昭和三年に於て船齡二十五年を
超ゆる船舶の輸入隻數及び噸數

	隻 數	噸 數
大 正 十 年	一三	八二、九七五
大 正 十 一 年	八	四九、二二〇
大 正 十 二 年	二七	一五三、二〇六
大 正 十 三 年	一一	六一、五五二
大 正 十 四 年	三	一六、九八六
大 正 十 五 年	一	三、〇〇〇
昭 和 元 年	一	六、二六九
昭 和 二 年	一	

改造に着手し、老齡船の値段を多少見切つて賣船市場にこれを出した。我國の船主は、海運界が今日の如く深刻なる不況に遭遇するとは夢更思はず、當時の不況時代に處する良策は、この船價の割安な老齡船を運用するにあると考へたからである。

元來、老齡船が輸入せられるのは、その買入値段が安いがため、固定費が少く、その結果、海運勞務の生産費低く、不況時代の安い市場運賃の下に運用するに適すると考へられるからであ

右の如く海運界の不況のとき
に、何故に老齡船が輸入せられた
か。それは言ふまでもなく、賣手
と買手との間に、將來の海運界の
景氣に對する見解を異にしたから
である。英吉利あたりの船主は、
當時、造船造機工業の發達より見
て、特にディゼル・エンジン の進
歩に甚だ重きを置き、老齡船を淘
汰して、新造船を以てその船隊の

る。

これについては、種々なる問題があるが、先づ考慮すべきは、その買入値段が實質的に果して安いかどうかといふことである。もとより、老齡船の値段そのものが新造船に比べて安いことは言ふまでもない。古いものは古いだけ安いのが當然だからである。だから、借入資本を以てこれを買入れるとすると、その利子負擔が新造船に比べて少いことは明かである。この點に於て老齡船は海運勞務の生産費が少くて濟むの利益がある。

併し乍ら、老齡船は、買入値段が新造船より安くとも、その耐用年限は、明かに新造船よりも短い。老齡船の値段が果して實質的に安いかどうかは、この耐用年限が短いことを計算に入れて考へなければならぬ。單に、値段そのものだけを見ては到底分らないものである。そして、耐用年限を計算に入れて買入値段を考慮するといふことは、その減價銷却を見込むことである。老齡船が、新造船に比べて、その利子負擔少く、その上、減價銷却費も少くて濟んでこそ、その値段が實質的に安いと見做し得る。かくてこそ、その固定費も新造船より少いと言ふことが出来るのである。

然るに、老齡船を買入る、船主が、その減價銷却のことなどは計算に入れず、たゞ利子負擔の少いことだけを考へて、その固定費が少くて濟むと思ふのであるならば、それは甚だしい間違ひで

ある。併し海運界の實際には、かゝる考への船主が随分少くないやうだ。不況の際には、船價の銷却などを計算に入れて居つては、到底、運賃の算盤をもてるものではない。だから、元から自分のもつて居る船舶については、その運賃の原價計算に、その船の減價銷却などを計算に入れて居ないのが、一般の船主の慣ひである。彼等は、自分の所有船について、かゝる計算に慣れて居るから、彼等が、新たに老齡船を買入れんとする場合にも、往々、うかつにも、元からもつて居る船と同じやうな計算で、買入るべき老齡船についても銷却費を忘却することがある。

いな、彼等は、銷却費を算盤に入れることを忘却するのではなくとも、暫く一二年程これを使用して、その上、殆ど買入値段と大差のない代價で、これを賣却し得るだらう、といふ漠然たる考へを懷いて、減價銷却をしないやうである。自分の持船の場合には、減價銷却を計算に入れると入れないどに拘はらず、ともかくこれを所有して居る限り、市場運賃で運用せねばならぬのであるから、減價銷却を見逃して居つても、實際上の結果に大差がある譯ではないが、今買入れんとする船舶について、これを見逃しては、お話にならぬ次第である。併し、かくの如き放漫無謀の船主が存在して、一般の船主に迷惑をかけることは、海運界の激烈なる景氣の浮沈に洗禮せられることなくして、たゞ僥倖によつて一時的な黄金時代の夢を味つた後進海運國にはありがちの事實である。日本や伊太利の船主が、英吉利や諾威の船主から、その老齡船を背負込まされたの

は、かゝる無經驗に乗せられたやうなものだ。

船價の銷却を算盤に入れず、たゞ買入値段の安いことによる利子負擔の少きことだけを見て、近視眼的な計算をすれば、老齡船の固定費は表面的には新造船に比べて幾分か安く見ゆるは言ふまでもない。

五

老齡船の運用に當り、船價の銷却を度外視するといふことは、右に述ぶるが如く、無謀の極であるけれども、實際問題としては、海運界の景氣が不況より良好に向ふて進みつゝある場合には、少しも差支ないことである。元來、船舶の代價は、市場運賃の騰落に比例する。市場運賃が利益少いときには、船舶の代價は安く、その利益が多くなるに従つてこれは高くなるものである。だから、不況時代に安く買入れた老齡船も、その後、幸運にも海運界の好景氣に恵まるゝならば、買入値段と同額程度、若しくは更に好都合な場合には、買入値段よりも高い代價でこれを賣却することが出来る。かゝる實例も決して少くはない。かやうな場合には、船價の銷却などを度外視して居つて毫末も差支ある譯のものではない。併しそれは、繰返して言ふが、海運界が不況より好況に移つて、益々發展する場合に限ることである。

これに反し、海運界沈滞の場合、殊に、それが益々沈滞に赴き、不景氣が深刻を加へんとする

やうな際に、減價銷却を度外視し、一二年運用の後にこれを買入値段に劣らざる代價、若しくはそれに近き代價を以て賣却することを考ふるが如きは、實に痴人の夢である。船舶は使用と共に老朽に近づくものであるから、假に海運界の景氣に何等の變動なく、市場運賃が一定不變であるとしても、その船舶の代價は使用年數だけ少くなるべき筈のものである。その上、更に海運界が不景氣の傾向をたどり、市場運賃が下落の勢を改めざる場合には、運賃を儲くることにのみ、その生命をもつ所の船舶の代價は、下落こそすれ、原狀を維持し、若しくは騰貴するが如きは、決してあり得べからざる所である。

海運界不況の場合に、老齡船を賣却するものゝあるは、即ち彼が近き將來に於て、その船舶を以て有利なる營業をなし得るの見込をもたないからである。故に、人々の考へはまちまちなるが當然であるにしても、かゝるときにあたりて、近き一二年の後に景氣の回復するに望を繫ぎ、少しも減價の銷却をもなさずして賣却せんことを考るが如きは、確實な根據のある行動であるとはいへず、寧ろ單に、無計算の投機的行動たるに止まるといふの外はない。若し、その想像するが如き景氣の恢復を見る能はざる場合には、収益力を失ひたる老朽船を抱へて經濟的破滅に陥るの外はないからである。

老齡船について更に吾々の注意すべきことは、假に、その固定費は新造船に比べて、實際に安くつくものとし、若しくは同一であるとしても、その經營費と航運費とはどうであるか、ということである。

こゝに固定費といふのは、事業活動の基礎をなすものに關する費用である。固定費といふ名稱は、資本が固定的投下關係にあるにより要する所の費用といふ意味である。かゝる費用は、取扱ふ所の運送量が増減しても、これがその運送企業の經營規模を變更するの必要を惹き起さない間は、その額が變動することなく、一定額に固定なる經費である。その典型的なものは、借入資本の利子、減價銷却費の如きものである。經營費といふは、海運企業の事業活動について要する所の經費であつて、同時に取扱はれ、若くは時を異にして取扱はるゝ多數の運送客體が、その運送のために連帶的關係に於て、惹き起す所の費用である。この種の費用は運送量の増加に伴つて遞減的割合に於て増加し、その減少に伴つて遞減的割合に於て減少する。その典型的なものは、人件費や消耗品費である。航運費は、運送活動のために要する費用であつて、各個の運送客體につき個別的獨立的に生ずる費用である。この種の費用は運送量の増加減少に正比例して増加し若くは減少する。その典型的なものは、こゝに問題とするが如き不定期船事業にあつては、燃料費、積込陸揚げの貨物費である。¹⁾

1) その詳細は、拙著「海運賃率論」第五章、參照。

さて、老齡船と新造船とを比較して、この經營費と航運費とを觀察するについて見逃すべからざるものは、造船造機工業の發達である。今日、造船造機工業に於ける技術の進歩は、頗る偉大なるものであるが、それは主として、人件費を主とする經營費と、燃料費がその大部分を占むる航運費とを、益々節約するの効果を舉げつゝあるものである。故に、個々の具體的の例は姑く論外として、その一般的傾向よりのみ言へば、後から出来るものほど、その船體の構造及び機關の設計も益々能率よく造られ、經營費航運費の負擔が少くなつて居るのである。されば、新造船は縱ひその建造代價若しくは買入値段が、老齡船より高く、従つて借入資本を以て調達するとせば、その利子負擔は縱ひ老齡船より大きいにしても、船體及び機關の能率高きため經營費と航運費との負擔は老齡船よりも遙かに低いものである。

殊に新造船の利子負擔は老齡船より大であるにしても、その耐用年限は尙ほ甚だ永きため、海運界の好景氣に遭遇するの機會も多く、その可能も大であり、従つて、その際に於ける大なる利益を以て、この利子負擔の填補をなすの可能も大きいものである。この點、老齡船は、その耐用年限既にその大半を過ぎたるものであるから、かゝる好景氣に遭遇するの可能も従つて甚だ乏しいものである。故にこの點に於ては、新造船の運用者が、好景氣の場合に慎重なる態度を持するものであるならば、老齡船に比して甲乙なきの結果を收むることが出来るといつてよい。

併し、經營費と航運費とに至ては、前述の如く、一般的に言へば、老齡船は到底新造船に及ぶことが出来ない。故に縦ひ利子負擔の大なることを計算に入れるにしても、この經營費と航運費との少きため、新造船の運送原費は老齡船に比べて有利であり、少くとも不利である譯はない。若し老齡船よりも、經營費航運費共に不利であるやうな船舶を建造したとすれば、それは必ず設計違反であつて、買手が引取ることはないからである。されば、縦ひ、固定費、經營費、航運費の三者を合したる運送原費全體に於ては、新造船も老齡船も大した變りはないにしても、この經營費と航運費との點に於て、新造船は老齡船より優れて居るといふことは、海運界の不況の場合に於て殊に大なる強味をもつものである。

七

このことについては、私は嘗て述べた繫船點といふものを、もう一度こゝに持ち出さねばならぬ。即ち、不定期船業者は、市場運賃が下落して、これによる航海が損失を齎らす場合でも、必ずしもそれがため、所有船を繫留して營業を休止するものではない。それは、所有船を繫留するにしても、固定費は依然その全額を要し、繫留のためには積極的の支出をなさねばならぬからである。不定期船主が所有船を繫留すべき場合といふのは、市場運賃の下落が更に著しくなり、損失が一層加はり、その市場運賃にて航海をなすの損失と、船舶を繫留するの損失とが同一となる

場合である。

今、固定費を f を以て表はし、經營費を m を以て表はし、航運費を n を以て表はすとすれば、運送航海の全費用は $(f+m+n)$ である。この航海に於ける運賃収入を E とすれば、 $(f+m+n) < E$ の場合には、損であつて、その損失の額は $(f+m+n) - E$ である。更に緊船の場合には、固定費たる f は全額を依然必要とするものであり、その上、緊船のための費用 m を必要とし、結局、 $(f+m)$ を損失せねばならぬ。この $(f+m+n) - E$ と $(f+m)$ とが等しい場合に至つて、不定期船は緊船するのである。故に、緊船點の運賃収入は $(f+m+n) - E$ と $(f+m)$ といふ式の E であつて、即ち $(m-n)+n$ である。これが私の謂ふ所の緊船點の運賃収入である。運賃収入がこの點になるまで、市場運賃が下落すれば、經濟法則としては、その船舶は緊留せらるべきものである。海運界不況の場合の緊船點といふものは右の如きものである。この緊船點なるものは、右の式に見はれて居るやうに、 f 即ち固定費の大小とは關係なきもので、たゞ m 即ち經營費と n 即ち航運費とに關係するものであり、この兩者の大なるものは緊船點が高く、この兩者の小なるものはそれが低い。そして、緊船點が高いといふことは、海運界が不況で、市場運賃の下落しつゝある場合に於て、早く緊船するの必要に迫まらるゝものであり、緊船點の低いものは、これと反對に、市場運賃が更に一層下落して後初めて緊船の必要が生ずるのである。それ故に、緊船點の高

1) 詳細は拙著「海運賃率論」第六章及「海運同盟論」刊版第二章第二節參照。

いものは、不況の場合に、競争力弱く、生殘の餘地少きものであり、繫船點の低いものは、不況の場合に於ても、競争力強く、生殘の餘地大なるものである。

然るに、今、新造船と老齡船とを比較するに、新造船は造船造機工業の發達の產物を應用して能率高く造られたもので、前述の如く、人件費や燃料費も少く、即ち繫船點を表はす所の(ミ-ミ) + π の積極費目たる m も n も少くて濟むものである。老齡船は、それが造られたときはともかく、今日に至つては、かゝる方面の改良より取殘され、 m も n も比較的に大なるものである。 m' の大なるものは繫船の場合に關するもので、海運市場に活躍して競争をなす場合には全く關係なきものである。故に、新造船は、この點より言へば、海運界不況の場合には、老齡船との競争に於て相對的に次第に有利となるに反し、老齡船は不況の加はると共に益々不利の地位に陥り、その競争力は次第に薄弱となる。そして、不景氣が更に加はるに於ては、遂に繫船するの已むなきに至り、船腹の供給界より振落さるゝことになる。

右に述べたる所よりこれを見れば、老齡船を買入れて有利であり、これを運用して營業の成功するは、我國の一般船主が考へるやうに、海運界が不況に向はんとするときではなくして、景氣の恢復期であり、近き將來に好景氣の來ることの確實なる場合である。かゝる際は、運賃が次第に昂騰せんとするときであるから、經營費、航運費が新造船に比べて大なることは、重大な影響

をもつものではなく、また縦ひ減價の銷却を行はずとも、好景氣に際し、買入値段を崩すことなくして、容易にこの船の買手を見出すことが出来るからである。然るに、前途に、何等景氣の良好に向ふ徴候も見えないのに、たゞその値嵩の少いことや、従つてまた、固定費たる利子負擔の少いことのために、老齡船を買入るゝが如きは、實に無謀か然らざれば冒險の甚だしいものである。我國や伊太利の船主は、海運界の不況に向はんとするに際し、老齡船を買入れたものであり、英吉利や諸威の船主は、その際に、よき買手を見付けてこれを手離したものである。今日、我國に老齡船の問題の起るゆゑは、右に述ぶる如き事情によるのである。

八

さて、かくの如くにして、我國の海運界は、老齡船問題に悩まされつゝある。そして、その解決として種々なることが考へられて居る。最も、幼稚にして亂暴なる論をなすものは、法規を以て老齡船たる一定船齡以上のもの、使用禁止をなすべしといふ。併し、老齡船が今日の如く過剩状態を呈するまで輸入せられたのは、もとより輸入船主の無謀なる營業政策の結果であるけれども、一面に於ては、これを傍觀して、何等指導する所のなかつた海事行政當局も亦國民に對しその一半の責を負ふべきものである。故に、今、その當局が突然、一片の法規を以て、誤つて老齡船を背負込んだ一部船主の全損に於てこの問題は解決するは正義の許さざる所である。

或は國家の費用負擔の下に、過剩船腹をなす老齡船を解撤すべしとの論もある。併し國家の費用は即ち國民全般の負擔である。今日、老齡船の背負込みにて苦める船主の救済も、必ずしも等閑視すべきものではないが、併し、戰時好況の際に巨利を博しながら、後日のために賢明なる策をとらず、徒らに儲かるに従つて奢侈にふけり、國民全般に對して消費膨脹の惡風を助長し、今日謂はゆる經濟國難を招來したについて少からざる責を負ふべきものに對し、それを救済するに國民全般は何の故を以て、更にその負擔を加重せらるゝの理由あるか。私は、これを説明するの道を知らざるものである。

そして更に注意すべきは、法規を以てする使用禁止も、國費負擔の解撤も、これによつて船腹の供給が減少し、我國船主または國民の負擔で運賃が幾分でも騰貴すれば、その恩恵に與るものは日本船主だけではないことである。こゝに廻船する所の外國船主もこの利益に均霑する。日本船主や國民は犠牲を拂ふが、外國船主は何等の犠牲なくこの利益に均霑する。この點より見れば、かゝる方法は、我國の犠牲によつて外國船主に利益を與へるの結果となると言はねばならぬ。

次に考へらるゝものが、本編の冒頭に紹介した所の、最近二三者によつて主唱せらるゝ繋船同盟である。併し不定期船主の繋船同盟なるものは、縱ひ一時は成立しても、幾多の理由によりてその存在の永續性はない。従つて、この計畫は、假に成立しても、單に一時的なる問題の解決た

るに止まり、本當の解決ではない。

不定期船主の繋船同盟の成立―難き第一の理由は、利害關係者の數があまりに多いことである。我國船主にして近海航路に利害關係をもつもの、個人船主と會社とを合せて、現在凡そ百六十人ほどある。これらの多數が、その所有船の繋留及びその共同配船といふことについて、利害が調和し、意見が一致し、繋船同盟が成立し、彼等悉くがこの同盟の下に、ともかくも、満足するが如きは、初めより望むことを得ない。故に假に繋船同盟が成立するとしても、これを組成するものは、近海航路に利害關係をもつ船主の全部ではなくて、そのうちの一部のものだけと見なければならぬ。この一部分の船主達が、その各自の共同負擔に於て、その所有船の繋船を行ひ、これによつて供給船腹の制限をなし、以てその運賃を釣り上げ、これをともかく収益點に近づけんとすることゝなる。併し、かくて、若しその計畫通りに、幾分にとり運賃を釣り上げ得るとしても、その恩恵に與るものは、この同盟の加盟者だけではない。海は萬人に開放せられて居る。同盟に加はらない船主も亦等しく、その恩恵に浴することゝなる。而も、加盟者は、共同繋船の費用を負擔し、加盟外のもの、この負擔を免れてたゞその利益のみを受くるのである。かくては、加盟者は、果してこれに甘んじて同盟を維持するの決心に鈍る所なきを得るか。疑ふまでもなき所であらう。

假に、我船主にして近海航路に利害關係をもつ所のものゝ殆ど大部分が、この繋船同盟に加盟し、これに漏れるものは、見逃して差支なき程度のものでたとしても、日本近海航路は、日本船主の獨占する所のものではない。日本船主の共同負擔によつて船腹供給の制限が行はれ、運賃が多少たりとも上向くことゝなれば、外國船主が直ちに、日本近海に舳先を向けて所有船を走らして來るであらう。然るときは、日本船主が繋船同盟のために拂ふ犠牲は、外國船主の利益とする所に終る。故に、繋船同盟は、外國船が日本近海に到着するまでが命である。

併し、日本の謂はゆる沿岸航路は、法律によりて日本船主のために保存せられて居る。こゝには、外國船は競争し來ることが出來ない。故に、この範圍内の繋船同盟ならば外國船に攪亂せらるゝ恐れはないから、それならば、成立の可能性があるだらうと思はるゝかも知れない。併し謂はゆる沿岸航路だけの同盟であつても、これに利害關係をもつ大多數の船主の意見が一致し、利害が調和して、その同盟の成立を見るは至難の業である。利己心のみ強くして、共同的精神に缺くものゝ目より見れば、かゝる同盟が出來上るとすれば、これに加盟するよりも、加盟せずして、外に在つて同盟の地域に配船する方が寧ろ利益大なるからである。故に、私は、繋船同盟は到底一時的のものなるを信する。

九

然らば、我が老齡船問題の解決策としては如何なるものが残るか。

私の案は、極めて平凡且つ簡單である。曰く、老齡船はなるべく速に、損失を問題とせず、成行の値段で外國へ賣拂ふべし。

海運界は、近き將來に於て、突發的事件が起らざる限り、景氣回復の見込がない。多少陸上産業の景氣が回復して、海上に移動する貨物が増加しても、運賃が上向く傾向顯著となれば、今日、繋船せられて居る所の世界各港にある船舶、特にハドソン河畔に影をひそめて活動の機會を待ちつゝある亞米利加船舶院所屬の百何十萬噸の船がその程度に應じて、ぼつぼつ動き出して、運賃の騰貴を抑へる。今日、繋船圈の内外にある船舶が有利の航海をなし得るは、潜在的供給たる地位にあるこの船舶院その他の繋留船が悉く活動を始めた後である。それは前途遼遠である。

海運界の景氣回復に空しき望みを繋いで、繋船點を上下しつゝある所の、いな既に繋船點を突破した所の船舶に未練を残して、後生大事にこれを抱いて居れば、將來眞の景氣回復の来るまでに、資本を喰ひ潰し、負債に壓倒されて、老朽船と心中するの外はない。船舶は世界的市場を有する商品である。今に於て値段さへ見切れば、買手を見出すに苦むことはない。我が老齡船問題の解決は、私をして案を立てしむるならば、現在の所有者の損失負擔に於て、賣價を見切つて外國に賣渡すことである。英吉利あたりの賢明なる船主が、既にこれを行つて、我國などの船主がそれに乗つた所の、その同一の手を早く我も用ゐることである。